



Table of Contents

2	Board of Directors; Officers
3-14	Report of the Board of Directors
15	Statement of Income and Retained Earnings
16-17	Balance Sheet
18	Statement of Changes in Financial Position
18	Notes to Financial Statements
20-21	Ten-Year Review
22	Air Canada Destinations

Year at a Glance

Glossary of Terms

	1974	1973	Change %
Financial			
Operating Revenues	\$848,582,000	\$698,050,000	22
Operating Expenses	814,726,000	651,657,000	25
Net (Loss) Income	(9,225,000)	6,123,000	
Invested Capital at Year-End	937,616,000	744,517,000	26
Return on Investment	5.0%	5.8%	

Operations

Revenue Passenger Miles* (000)	10,268,087	9,600,971	7
Passenger Load Factor*	64%	67%	
Yield per Revenue			
Passenger Mile*	6.90¢	5.93¢	16
Total Available Ton Miles (000)	2,820,776	2,599,175	9
Operating Expense			
per Available Ton Mile	28.88¢	25.07¢	15
Personnel at Year-End	21,167	20,567	3

*Scheduled Services only

All-Up Weight Load Factor
(%) the ratio:

Revenue
Ton Miles
Available
Ton Miles

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

**Express Ton Miles
Freight Ton Miles
Mail Ton Miles**

Tons of the applicable commodity carried, multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

Passenger Load Factor (%) the ratio:

Revenue
Passenger Miles
Available
Seat Miles

Return on Investment

Return on Investment
Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

MILES
Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown.
A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

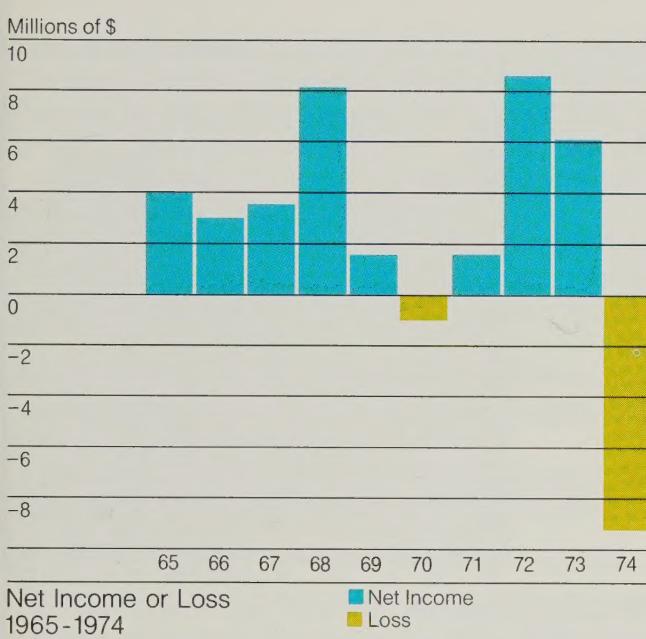
Revenue Ton Miles
Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic

Yield

Average revenue per
revenue passenger mile
or revenue ton mile

Board of Directors***Officers***

Appointed by Governor-in-Council:	Yves Pratte, Q.C. Chairman of the Board and Chief Executive Officer	I. E. McPherson General Counsel	Executive Offices: 1 Place Ville Marie Montreal H3B 3P7 Quebec
William R. Allen, Q.C. Toronto	R. T. Vaughan Q.C., LL.D. President	Yves J. Ménard Vice President Marketing	
J. F. Cruickshank Halifax		K. E. Olson Vice President Purchasing and Facilities	
G. W. P. Heffelfinger Winnipeg	P. J. Chartrand Vice President Personnel and Organization Development	L. M. Raverty Vice President Maintenance	
Yves Pratte, Q.C. Montreal	M. H. Cochrane Vice President Finance	H. N. Seath Treasurer	
Elected by the Shareholders:		J. P. Sheehan Controller	
David A. Anderson, Q.C. Toronto	Maurice d'Amours Group Vice President Sales and Services	Claude I. Taylor Vice President Public Affairs	
Pierre Des Marais II Montreal	K. J. Davis Vice President Flight Operations	D. C. Tenant Group Vice President Technical Services	
L. C. L. Jolivet Vancouver	M. E. Fournier Secretary of the Company	J. M. Callen Vice President Central and Southern Region	
André Monast, Q.C. Quebec City	C. H. Glenn Vice President Fleet Planning	F. C. Eyre Vice President European Region	
Pierre Taschereau, Q.C. Montreal	G. C. Goode Vice President Payload and Operations Control	J. P. Labrie Vice President United States Region	
	Pierre Jeanniot Vice President Computer and Systems Services	H. D. Laing Vice President Western Region	
		John W. McGill Vice President Eastern Region	



To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir,

The Board of Directors of Air Canada is pleased to submit its annual report for 1974.

A net loss of \$9,225,000 was recorded for the year, representing a deterioration of \$15,348,000 from the 1973 net income of \$6,123,000. This was only the second deficit in the past eleven years.

Having shown a satisfactory growth rate for the past five years, the Canadian economy lost momentum and produced only minimal growth for the last three quarters of 1974. The corporation's traffic growth rate slowed similarly, with a marked decline in the final four months of the year contributing significantly to the profit deterioration.

Rising inflation and, in particular, soaring aviation fuel costs exerted extreme pressures on Air Canada. In addition, labor unrest in government-provided services at Canadian airports added to the corporation's problems, reducing revenues by some \$15 million.

As a result of these factors, the company's return on investment declined to 5.0% from 5.8% in the previous year.

It should particularly be noted that if Air Canada, whose debt/equity ratio in 1974 was 95/5, had enjoyed the 60/40 ratio common among North American privately-owned airlines, the company would have shown a net profit of about \$1.4 million.

Revenue

Operating revenues reached \$848.6 million in 1974, an increase of 22%.

Yield increases for all traffic averaged 17%, contributing \$115 million of this revenue gain while almost all the remaining \$35 million resulted from traffic increases. System yield per revenue passenger mile increased from 5.93¢ to 6.90¢ in 1974.

Scheduled passenger revenue improved by 25%, of which 7% was attributable to traffic growth and 18% to higher yield. Traffic and yield increases on Canadian operations were 7% and 16% respectively, 12% and 17% on United States routes, 5% and 23% on the Atlantic and 9% and 13% on Southern services.

Expenses

Operating expenses were \$815 million, a rise of 25% over 1973.

Some \$118 million or 18% of the increase, resulted from escalation in the costs of goods and services purchased. The remaining 7% of the increase was associated with the greater activity of the airline.

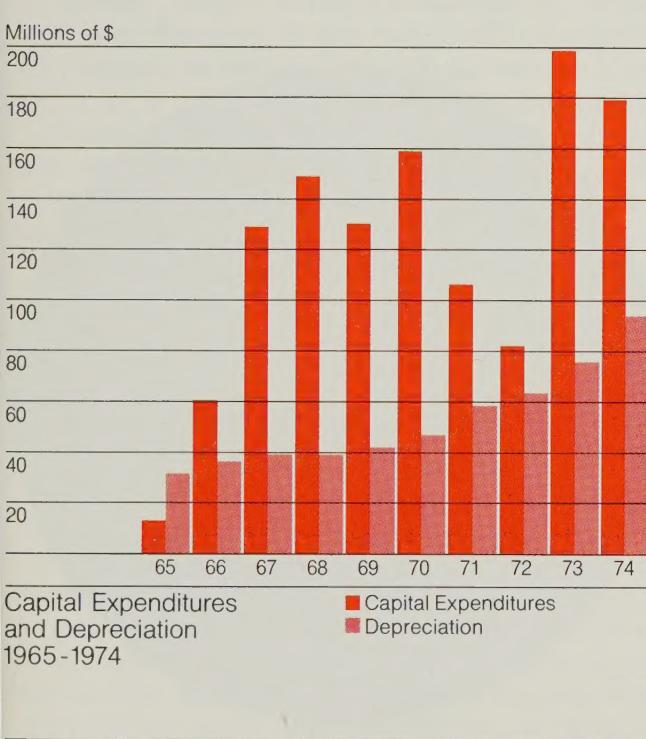
Fuel costs alone rose by 81% to \$138 million as compared with \$76 million in 1973. Of the \$62 million increase, \$59 million was due to price inflation.

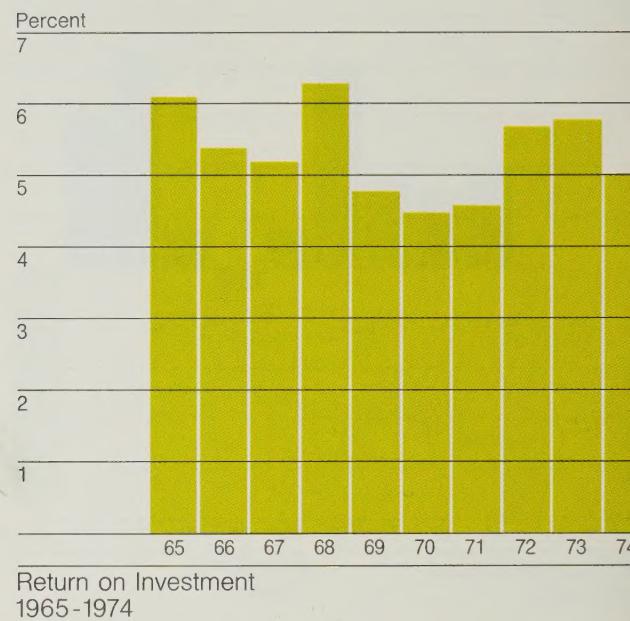
While the average number of employees rose by 9%, wages and benefits climbed 20% or \$54 million, and accounted for 33% of the increase in operating expenses.

Depreciation and obsolescence charges were up by \$18 million or 23% due to the introduction into service of additional aircraft.

Interest on long-term debt rose \$16.5 million, an increase of 42%, of which approximately \$5.3 million was due to higher interest rates, with the balance resulting from new long-term funding.

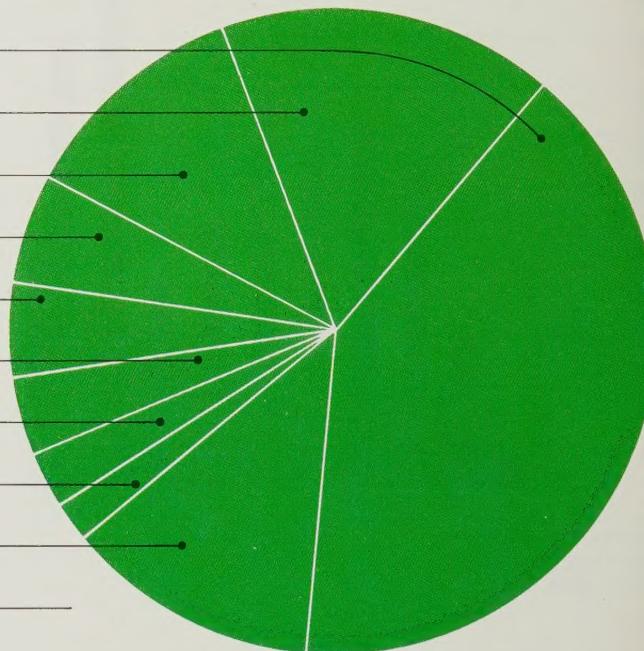
If Air Canada had enjoyed a debt/equity ratio of 60/40 for the year, interest expenses would have been reduced by some \$20 million.





Operating Expenses

	(\$000)	% of total
Salaries, Wages and Benefits	\$326,541	40.1
Fuel and Oil	138,529	17.0
Depreciation and Obsolescence	93,903	11.5
Rent, Utilities and Communications	45,167	5.6
Materials, Supplies and Services	38,612	4.7
Sales Commissions	31,165	3.8
Landing Fees and Terminal Assessments	21,800	2.7
Advertising and Promotion	15,349	1.9
Other Operating Expenses	103,660	12.7
Total Operating Expenses	\$814,726	100%



Financial Position

The corporation's total assets grew by \$172 million or 17% to \$1,168 million. Property and equipment at year end totalled \$926 million after deducting accumulated depreciation. Expenditures on new property and equipment were \$189 million, including progress and final payments on aircraft plus capitalization of three aircraft leases.

Concurrently, long-term debt increased by \$203 million, while bank indebtedness declined \$67 million, improving Air Canada's working capital from a deficit of \$62 million at the close of 1973 to a positive position of \$27 million as 1974 ended. The long term debt increase included \$33 million in additional Eximbank borrowings, \$38 million acquired through aircraft leasing arrangements, and \$140 million loaned by the Government under the Financing and Guarantee Act.

Shareholder's equity at year end amounted to \$44 million. The corporation's debt/equity ratio deteriorated to 95/5 from 93/7 in 1973.

Markets — Canada

Domestic passenger traffic showed moderate growth, testifying to the relative strength of the Canadian economy. The growth rate, however, began to decline in the last four months of the year.

As it marked its 35th anniversary of scheduled transcontinental service, Air Canada carried 7.9 million passengers on domestic services, up 7% from 1973. It is interesting to note that in 1937 when national air service began, the company carried less than 400 passengers. Domestic passenger miles amounted to 5,803 million in 1974, a 7% increase from the previous year.

Throughout 1974, the airline continued to expand and improve its services, with new routes, increased passenger capacity, and fleet expansion. Further progress was made in the expansion of non-stop services between major Canadian cities.

A new non-stop service between Toronto and Quebec was added to the summer schedule and proved so popular that it was retained on a year-round basis.

Several other flights traditionally appearing only on peak summer patterns were retained in the winter schedule. In the West these included the non-stop services linking Regina and Vancouver, Saskatoon and Vancouver, Calgary and Montreal, and Vancouver and Montreal.

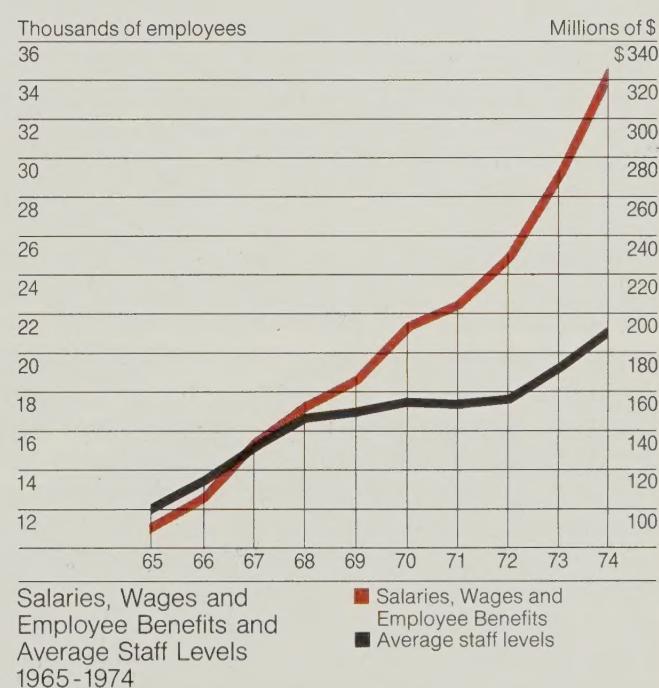
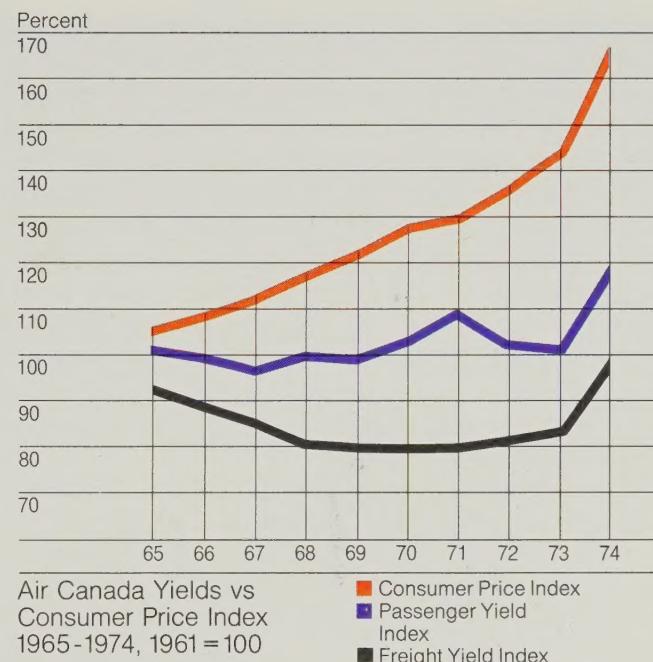
In Eastern Canada, a third daily non-stop flight between Halifax and Toronto was added to the summer schedule and retained in the winter.

Frequency was increased with the addition of a second daily non-stop flight on the Regina-Toronto, Edmonton-Regina and Saskatoon-Toronto routes.

Seat capacity on a number of short-haul routes was increased when larger DC-9 equipment replaced the last of the Vickers Viscounts. The retirement of the Viscount marked the end of an era in North American aviation which began when Air Canada, in 1955, became the first carrier on the continent to operate turbine-powered aircraft. In all, the airline acquired 51 Viscounts, the mainstay of the fleet in the late 1950s and early 1960s.

Rapidair service between Montreal and Toronto was substantially improved with the introduction in October of the first of Air Canada's new Boeing 727 trijet aircraft. The five 727s delivered in 1974 were dedicated to Rapidair service in a one-class 144-seat configuration. Hourly 727 departures backed by DC-9 equipment resulted in better on-time performance and provided more seat capacity.

Inflationary pressures required Air Canada for the first time since 1971, to increase domestic fares. In February, an average 10.5% increase was



implemented and in July a further average rise of 9.5% became effective. At the same time, discounts for both short-haul and long-haul off-peak travel were retained, as were discounts for youth travelling on standby and senior citizens for confirmed reservations. In spite of these changes, Canada's domestic air fares remained among the lowest in the Western world.

Air Canada's on-time flight performance and baggage handling improved dramatically in 1974 due to a concerted effort by employees at all levels. The airline's record in these two areas was one of the best in the industry.

An automated ticketing program was introduced at Toronto, Montreal and Vancouver utilizing a high-speed printer attached to reservations sets to produce passenger tickets. This pilot project substantially reduced passenger waiting time.

In response to public concern, cabin space allocated to non-smokers was increased to approximately 50% on all aircraft. The forward part of the economy class section on DC-8, DC-9 and 727 aircraft was designated as a non-smoker area, and on wide-bodied equipment, entire cabins were set aside.

Markets — International

On Air Canada's international routes, the growth of traffic weakened under the impact of a troubled world economy. The airline transported 2.6 million passengers on these services, an increase of 11%. Transatlantic passenger miles totalled 2,471 million, an increase of 5%, with United Kingdom traffic being somewhat stronger than that to continental Europe. On Southern services revenue passenger miles increased by 9% and on transborder services to the United States by 12%.

The inauguration of service to Munich in June represented the first addition to Air Canada's international route structure since 1970. Made possible by a revised Canada-West Germany air agreement, this new service consisted of three weekly flights from Toronto during the summer and two flights in the winter.

Under the provisions of the new Canada-United States bilateral air agreement concluded in 1973, Air Canada inaugurated on December 1st three new transborder services between Edmonton, Calgary and San Francisco, between Calgary, Winnipeg and New York and between Quebec City and New York. Eleven more Canada-U.S. services will be progressively implemented by Air Canada during the next few years. All these services are being integrated with Air Canada's long established marketing and operational organizations in the two countries to provide maximum convenience and high service quality for travellers and shippers.

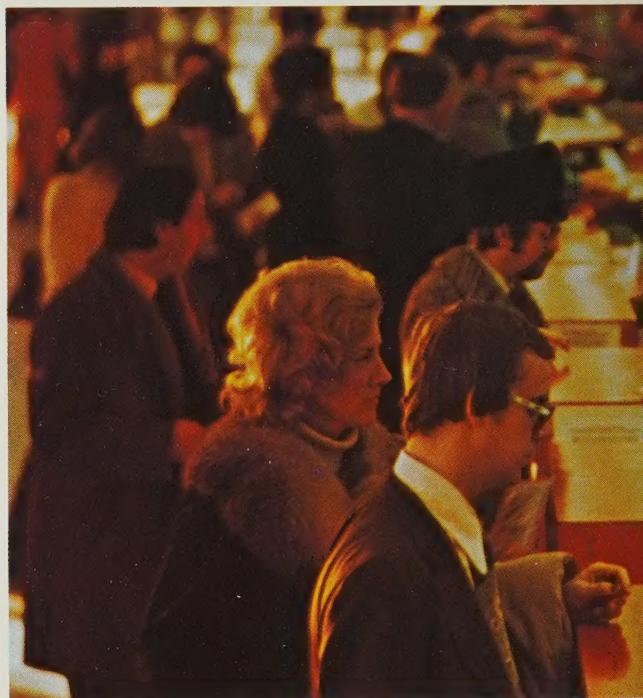
The popularity of the company's Sun Living program continued to grow on southern routes. The inclusive tour charter market also registered substantial growth, with Air Canada playing a strong role in what has become a highly competitive field.

The company's charter affiliate, Econair Canada Holidays Limited, was renamed Venturex Limited, and two divisions were created to better serve the market. An Econair division continues to handle charters, while a Canaplan group organizes custom designed tours for groups, primarily travelling from Europe to Canada.

Transatlantic fares rose substantially, again due to inflationary pressures and particularly sky-rocketing fuel prices. A fare increase of approximately 13% went into effect in the early part of the year, and a further increase of 5% was applied to traffic originating in Europe effective August 1. Another rise, reflecting further fuel price escalation occurred in November, ranging between 10% and 20%, depending on the nature of the fare. Air Canada









pressed at international fare conferences for the introduction of a low-priced Advance Purchase Excursion (APEX) fare and was disappointed that its implementation was deferred until 1975.

In December, discussions were terminated with Wardair Canada Limited toward purchase of a minority interest in that charter carrier. In the light of delays encountered and changing economic circumstances, it did not prove possible to conclude a mutually satisfactory agreement.

The airline was named an official carrier for the 1976 Montreal Olympic Games and a replica of the Games insignia was placed on all Air Canada aircraft.

New Directions

The year was one of significant innovation for Air Canada in a number of ways. In an industry sensitive to rapid changes in its business environment and to developing public needs, the corporation remained dedicated to constructive change and diversification.

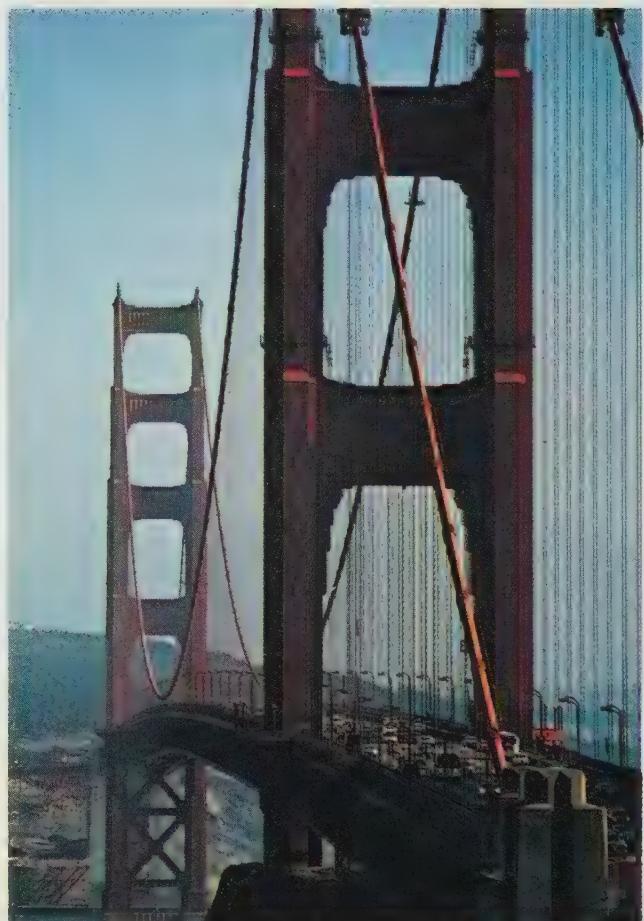
The new and significant potential of short take-off and landing air service between city centres was explored by a company subsidiary, Airtransit Canada. Operating between Ottawa and Montreal, this experimental service was undertaken under the auspices of the Canadian government to demonstrate the applicability of STOL operations to urban areas throughout the world. Using specially modified Twin Otter aircraft and an advanced support technology, Airtransit provided a high frequency service with very encouraging public response.

In the application of computer technology to airline needs, Air Canada continued to be one of the industry's leaders. New \$3.5 million Sperry Univac hardware was ordered to effectively increase the transaction volume of the airline's ReserVec II complex at Toronto. This will not only serve Air Canada's needs, but will permit further expansion of the sale of computerized reservation services to other airlines. Air Jamaica became the latest such customer, similar sales having previously been made to Pacific Western Airlines and Eastern Provincial Airways. Services of Air Canada's reservation computers were further extended to Canadian travel agents by making ReserVec II sets available on a commissionable basis. This was a continuation of a pilot project started in 1973. Also, new computer equipment to the value of \$10 million was ordered from Honeywell Information Systems of Toronto for installation at the airline's Winnipeg and Dorval data centres. This will replace present computers which are now working at peak capacity.

Through CANAC Consultants Limited, Air Canada and Canadian National continued to sell transportation management and advisory services. New projects in 1974 were undertaken in Africa, Asia and Latin America as well as in Canada. Already involved in a program to develop a domestic service for Tanzania, the firm undertook a separate project for the planning of air and rail connections to that country's new capital city. Initial steps were taken in a comprehensive study of Leeward Islands Air Transport (1974) Ltd. in an effort to improve this regional Caribbean carrier's operations and profitability.

Air Cargo

The volume of commodity traffic remained static in 1974. However, the company is planning for anticipated growth in its air cargo business. In 1974 Air Canada operated seven large aircraft in all-cargo service — six DC-8s and a DC-9. Collectively they accounted for approximately one million available ton miles a day. Plans were made for the introduction in 1975 of a new type of Boeing 747 that will provide for various combinations of cargo-passenger carriage.



Adjustable to seasonal traffic requirements, it will be able to accommodate, in addition to 176 passengers, twelve cargo containers holding a payload of more than 100,000 pounds.

A number of cargo service improvements were made within Canada, including the extension of DC-8 freighter service to Halifax and St. John's and substantial increases in cargo capacity in the West.

Sea-air service, the onward transportation by Air Canada of cargo moved by ship from the Far East to Vancouver, again registered impressive growth.

A guaranteed premium service for the transport of limited weight parcels on specific flights designated by the shipper was introduced at major Canadian cities. Called Expedair, it was designed to serve the needs of customers with particular shipping requirements. Initial acceptance of the new service was encouraging and at year end plans were prepared to expand it to all of Air Canada's North American destinations.

In conjunction with the Canada Post Office, the company set up an experimental service to move surface parcel post by air between Canada and four European countries.

A sophisticated computerized cargo accounting and control system known as ACCESS proved successful in its initial application and was extended to a number of the airline's stations.

Fleet and Facilities

The Air Canada fleet consisted of 111 aircraft at year end: 5 Boeing 747s, 10 Lockheed 1011s, 38 Douglas DC-8s, 5 Boeing 727s and 53 Douglas DC-9s. In addition, two L-1011s were available under a lease agreement during the peak summer traffic period. The Vickers Viscounts were retired from service during the year.

In preparation for the opening of Montreal's new international airport at Mirabel, scheduled for the Fall of 1975, an Air Canada project team began the coordination of plans for the company's associated facilities and projects. Included in this planning is the building of a \$14 million cargo terminal by MATAC Cargo Limited, a joint project of Air Canada and Marathon Aviation Terminals Limited. Construction also began on a combined services building which will provide accommodation for station operations, ground equipment, commissary and stores. On behalf of all carriers who will operate out of Mirabel, Air Canada supervised the installation of a \$15 million hydrant fuel system.

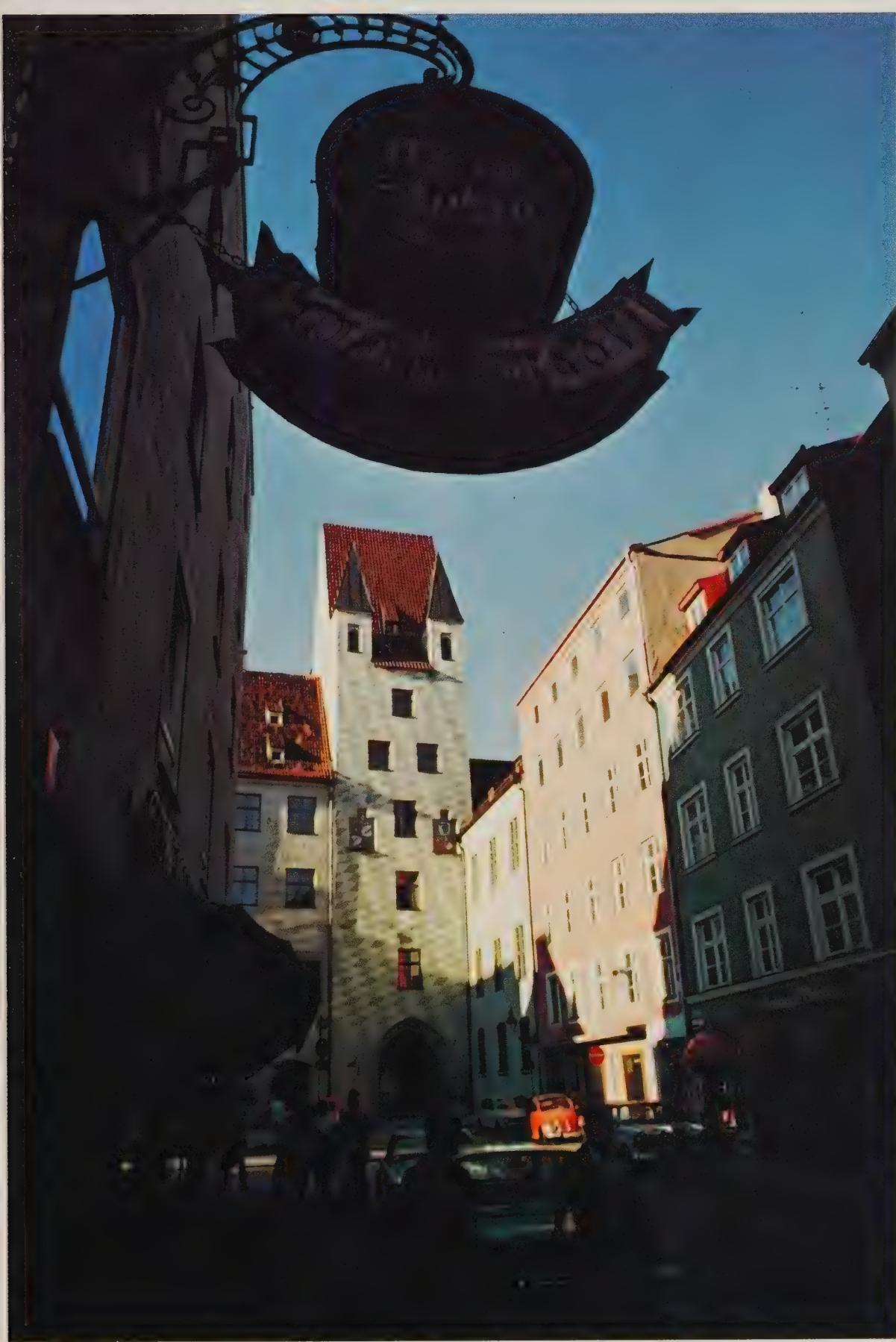
Plans to construct a new line maintenance hangar at Winnipeg were announced. It is scheduled for completion by late 1976.

Personnel

Air Canada employees at December 31 numbered 21,167, a 3% increase from the previous year.

Their performance, in what was at best a troubled year for the air transport industry, was of a high order. Employees at all organizational levels worked to improve efficiency and help the airline control its costs. Their total effort was the key factor in Air Canada's comparative stability at a time when many airlines were in serious distress.

As part of a progressive process to acquire and improve management skills and to develop the most modern business procedures possible, a comprehensive professional training program was implemented for all management personnel. This on-going project will further augment the knowledge and skills necessary to maintain the airline as an efficient and effective organization.



New contracts were negotiated with two of the corporation's major unions CALPA and CALEA.

The use of Canada's two official languages was expanded throughout the company through implementation of a bilingual program based on previously established corporate policy guidelines. This included the identification of language requirements for all management and clerical positions.

Attractive new uniforms were introduced for passenger agents, station agents and employees involved with ramp functions and for certain line maintenance personnel.

Outlook

Air Canada is a Crown Corporation with obligations to provide comprehensive national air service and to contribute to the unity of our country. It is also a major airline — one of the largest in the world. As such, the company must be profit-oriented and operated in accordance with sound business principles in order to achieve efficiency and ensure proper use of its resources and successfully meet competition.

The coming year, like 1974, promises to be a very difficult period for all airlines because of the unsettled nature of the world's economies.

At the same time, Air Canada will continue to face serious inflationary pressures and rising costs in all areas of the company's operations. The price of aviation fuel will continue to be of particular concern.

Challenge is not new to the airline industry. Its current form is shaped largely by economic uncertainty and Air Canada will seek to meet this demand by marketing its product to satisfy the evolving requirements of the customer. Inherent in this approach is an awareness that, although fare increases cannot be avoided, the price of air transportation must be kept to a minimum.

The airline's successful response will require a determined effort to find new ways of attracting business, at the same time improving productivity and achieving higher levels of efficiency which are no longer possible through technological innovation.

Air Canada has historically fought for low fares, both domestic and international, and it is not generally recognized that the airline's yields have remained virtually unchanged over the past ten years. To put it in more basic terms, the price of an economy class Air Canada ticket from Montreal to Vancouver was \$144 in 1940. Today it is \$155, an increase of \$11 in 35 years. During the period of 1964 to 1974 alone, the consumer price index increased by 66% from 105.9 to 175.8.

In the current situation, Air Canada will endeavor to hold fare increases to the lowest practical levels knowing very well that continuing rises in the price of air transportation can become counter-productive. It will be the corporation's objective to keep domestic fares among the lowest in the world, as they are today. However, as it becomes necessary to set new price levels, airline fares in Canada must better reflect the realities of airline costs. Short-haul air transport today is substantially underpriced in relation to cost. It is not equitable that long-haul travellers unduly subsidize those flying on short-haul routes.

In spite of the uncertain economic outlook, Air Canada will continue in 1975 to effect improvements in many service areas. The fleet will be augmented by nine Boeing 727s and a passenger-cargo combination Boeing 747. There will be a substantial improvement in service within the Prairie Provinces, a better schedule between Ottawa and Western Canada, and additional capacity between Central Canada and the Atlantic Provinces. Air Canada operations



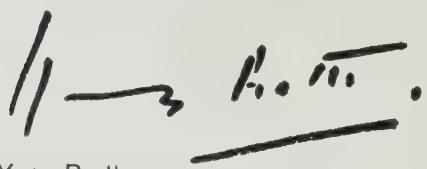


will commence to Charlottetown, completing the national airline's service to all provincial capitals. A new Toronto-Dallas-Houston service will be inaugurated. For the first time, Air Canada will enter South America with a new service to Caracas, Venezuela.

In the coming year, Air Canada will continue its efforts to satisfy its capital requirements from private Canadian sources. In 1974 more than \$38 million in leasing funds was raised from Canadian finance and trust companies. In 1975 the corporation will explore other avenues of private Canadian funding and will increase its aircraft leasing activity.

The company remains dedicated to the provision of good air transportation at the lowest possible price and to the service of Canada's interests both at home and abroad. To help achieve these aims, the airline continues to look to the high level of technical and managerial skills it has enjoyed from its employees.

For the Board of Directors,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Yves Pratte". The signature is fluid and cursive, with a stylized 'P' and 'r'.

Yves Pratte
Chairman of the Board
March 27, 1975

Statement of Income and Retained Earnings *

Year Ended December 31
(Dollars Shown in Thousands)

	1974	1973
Operating Revenues		
Passenger	\$708,342	\$568,939
Freight and express	76,840	69,137
Mail	20,424	17,839
Charter	23,414	25,742
Incidental services — net	19,562	16,393
Total Operating Revenues	848,582	698,050
Operating Expenses		
Flying operations	226,199	151,673
Maintenance	112,245	103,485
Passenger service	93,292	82,875
Aircraft and traffic servicing	132,245	109,875
Sales and promotion	110,694	94,199
General and administrative	46,148	33,368
Depreciation and obsolescence	93,903	76,182
Total Operating Expenses	814,726	651,657
Operating Income	33,856	46,393
Non-Operating Expenses (Income)		
Interest on long term debt	55,368	38,912
Interest capitalized	(3,565)	(3,602)
Loss on disposal of assets	160	494
Other	562	(1,429)
Total Non-Operating Expenses	52,525	34,375
(Loss) Income Before Income Taxes	(18,669)	12,018
(Recovery of) Provision for Deferred Income Taxes	(9,444)	5,895
Net (Loss) Income	(9,225)	6,123
Retained Earnings		
Balance at Beginning of Year	48,522	42,599
Dividend	(200)	(200)
Balance at End of Year	\$ 39,097	\$ 48,522

Balance Sheet at December 31 
(Dollars Shown in Thousands)

	1974	1973
Assets		
Current		
Cash and short term investments	\$ 38,768	\$ 4,155
Accounts receivable	127,290	101,510
Spare parts, materials and supplies	44,335	36,359
Prepaid expenses	2,467	2,611
Deferred income taxes	14,850	10,288
Total Current Assets	227,710	154,923
Investment in and Advances to Other Companies		
— at Cost	8,427	8,583
Property and Equipment	926,083	826,737
Deferred Charges	5,727	5,650
	\$1,167,947	\$995,893

On behalf of the Board
 Yves Pratte
 Pierre Taschereau

	<u>1974</u>	1973
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	\$ 10,915	\$ 78,105
Accounts payable and accrued liabilities	94,545	75,873
Salaries and wages	28,126	21,293
Unearned transportation revenue	44,402	27,280
Interest and dividend payable	13,237	9,622
Current portion of long term debt	<u>9,460</u>	<u>4,675</u>
Total Current Liabilities	200,685	216,848
Long Term Debt	893,519	690,995
Deferred Income Taxes	29,646	34,528
	\$1,123,850	942,371
Shareholders' Equity		
Share Capital		
Authorized 250,000 shares par value \$100 each		
Issued and fully paid, 50,000 shares	5,000	5,000
Retained Earnings	39,097	<u>48,522</u>
Total Shareholders' Equity	44,097	<u>53,522</u>
	<u>\$1,167,947</u>	<u>\$995,893</u>

Statement of Changes in Financial Position

Year Ended December 31

(Dollars Shown in Thousands)

Notes to Financial Statements**Source of Funds**

Provided from operations	\$ 75,617	\$ 85,880
Additions to long term debt	212,128	58,314
Proceeds from disposal of property and equipment	1,456	6,316
Proceeds from investments	878	814
	290,079	151,324

Use of Funds

Property and equipment and progress payments	189,299	230,213
Reductions to long term debt	9,605	7,432
Deferred charges	1,303	1,701
Dividend	200	200
Other	722	768
	201,129	240,314
	88,950	(88,990)
	(61,925)	27,065
	\$ 27,025	\$ (61,925)

Increase (Decrease) in Working Capital**Working Capital at Beginning of Year****Working Capital at End of Year****1974****1973****1. Summary of Significant Accounting Policies**

a) Property and equipment

Depreciation and amortization is provided by the straight line method and is based on the following estimated useful lives:

Boeing 747	16 years
Lockheed 1011	15 & 16 years
Boeing 727	14 years
DC-8	14 years
DC-9	12 years

Ground equipment and facilities 5 to 30 years

For accounting purposes, leased flight equipment is treated as though it is owned.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided. Unearned amounts are treated as current liabilities.

e) Capitalized interest

Interest on progress payments for major property and equipment additions is capitalized and included in their cost.

2. Spare Parts, Materials and Supplies

	1974	1973
	(\$000)	(\$000)
Spare parts — cost	61,618	49,718
Materials and supplies — cost	5,697	4,761
	67,315	54,479
Accumulated obsolescence	22,980	18,120
	44,335	36,359

3. Property and Equipment

	1974 (\$000)	1973 (\$000)
Cost		
Flight equipment	1,062,730	908,718
Ground equipment and facilities	276,579	253,896
	1,339,309	1,162,614
Accumulated depreciation and amortization	455,613	401,632
	883,696	760,982
Progress payments	42,387	65,755
	926,083	826,737

During the year, three aircraft (two L1011s and one DC-9) were sold and leased back from the purchasers. The terms of the leases are 16 and 12 years respectively.

Notes and debentures:				
Maturing	Interest Rate			
	%			
1976	5.2	33,342	33,342	
1977	5.2 — 6.6	33,360	33,360	
1978	6.5 — 7.0	22,680	22,680	
1979	5.6 — 6.4	67,000	67,000	
1980	6.7 — 7.2	90,000	90,000	
1981	4.2 — 7.6	46,283	46,283	
1985	5.9	17,497	17,497	
1987	5.2	67,069	67,069	
1989	8.0	140,000		
5 1/2 % Notes due 1982/84		27,459	29,703	
6% Notes due 1983/84		47,470	14,362	
Aircraft lease obligations		54,385	17,234	
Other long term debt		2,063	2,769	
		902,979	695,670	
Current portion		9,460	4,675	
		893,519	690,995	

4. Deferred Charges

	1974 (\$000)	1973 (\$000)
Aircraft introductory costs	6,521	5 218
Financing and other deferred costs	2,255	2,408
	8,776	7 626
Accumulated amortization	3,049	1,976
	5,727	5,650

Long term debt repayment requirements over the next five years amount to \$9,460,000 in 1975, \$46,120,000 in 1976, \$47,367,000 in 1977, \$37,341,000 in 1978 and \$84,200,000 in 1979.

Long term debt includes \$120,988,000 payable in U.S. funds and \$27,459,000 payable in pounds sterling which are converted at exchange rates prevailing at the dates of issue. If translated at December 31, 1974 rates of exchange, the principal amounts payable would be reduced by approximately \$5,058,000.

5. Long Term Debt

	1974 (\$000)	1973 (\$000)
Canadian National Railway Co. and Government of Canada — Notes and Debentures customarily renewed as they mature:		
Demand notes — 3.5%	27,000	27,000
6 months revolving notes — 6.2% — 9.4%	227,371	227,371

Commitments for the acquisition of 9 Boeing 727 and 1 Boeing 747 aircraft and related spare engines at December 31, 1974, after deducting progress payments, amounted to approximately \$83,000,000. The aircraft are all scheduled for 1975 delivery.

Commitments for ground facilities and equipment amounted to \$22,000,000 at December 31, 1974. Rental payments due in 1975 under term leases for facilities in effect at December 31, 1974 amount to \$10,100,000 (excluding leased aircraft which are included in long term debt).

7. Pensions and Other Benefits

The corporation is retiring the unfunded liability of its pension plans by annual payments of \$2,521,000 as required by the Pension Benefits Standards Act by charges to operations. The actuarially determined present value of these amounts is approximately \$26,000,000.

Other benefits approved by the corporation resulted in charging 1974 operating expenses with \$2,352,000 in respect of amounts payable in future periods.

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1974, and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. In our opinion, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the corporation at December 31, 1974, and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year. We further report that, in our opinion, proper books of accounts have been kept by the corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the corporation.

Coopers & Lybrand

Chartered Accountants

February 15, 1975

Financial (\$000)

Passenger Revenue*
Operating Revenues
Operating Expenses
Operating Profit
Net (Loss) Income
Dividends
Interest
Shareholders Equity
Notes and Debentures
Total Assets
Working Capital
Operating Margin
Return on Investment

Operating

Revenue Passengers Carried (000)
Revenue Passenger Miles* (000)
Available Seat Miles* (000)
Passenger Load Factor*
Yield per Revenue Passenger Mile*
Freight Ton Miles*
Total Revenue Ton Miles (000)
Total Available Ton Miles (000)
All-Up Weight Load Factor
Yield per Revenue Ton Mile
Operating Expense per Revenue Ton Mile
Operating Profit per Revenue Ton Mile
Operating Expense per Available Ton Mile
Average Aircraft Stage Length (miles)
Average Aircraft Capacity (tons)
Average Aircraft Utilization per Day
(Revenue Block Hours)**
Available Ton Miles per Employee
Available Ton Miles per Revenue Block Hour**
Personnel at Year End

*Scheduled services only

**Engines on to engines off

<u>1974</u>	<u>1973</u>	<u>1972</u>	<u>1971</u>	<u>1970</u>	<u>1969</u>	<u>1968</u>	<u>1967</u>	<u>1966</u>	<u>1965</u>
708,342	568,939	473,400	410,407	387,486	332,727	328,137	295,553	243,877	209,926
848,582	698,050	583,262	508,341	478,259	404,652	387,628	345,611	289,943	250,126
814,726	651,657	537,770	480,085	457,396	386,188	359,610	329,731	275,990	237,401
33,856	46,393	45,492	28,256	20,863	18,464	28,018	15,880	13,953	12,725
(9,225)	6,123	8,648	1,662	(1,072)	1,548	8,184	3,547	2,910	3,990
200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
59,136	39,949	32,477	31,861	31,920	25,246	18,247	13,857	11,580	11,298
44,097	53,522	47,599	39,151	37,689	32,725	24,614	16,630	13,283	10,573
893,519	690,995	640,114	631,602	547,602	467,602	392,820	302,820	235,820	235,820
1,167,947	995,893	834,251	800,020	707,900	594,912	508,391	387,451	306,468	287,928
27,025	(61,925)	27,065	22,747	(852)	10,503	11,536	16,560	27,616	51,139
4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%	5.1%
5.0%	5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%	6.1%
10,748	10,054	8,359	7,436	7,464	6,563	6,469	6,393	5,294	4,753
10,268,087	9,600,971	7,901,378	6,426,830	6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358	4,193,212	3,542,867
16,126,825	14,399,100	12,169,049	11,705,813	11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458	6,387,251	5,458,263
64%	67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%	66%	65%
6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢	5.93¢
239,680	245,227	223,524	201,493	184,782	148,201	122,916	85,653	74,588	56,100
1,390,515	1,349,491	1,141,059	957,283	946,241	788,528	732,456	649,870	534,522	444,139
2,820,776	2,599,175	2,215,234	2,122,442	2,053,855	1,663,262	1,503,770	1,227,164	1,009,394	868,104
49%	52%	52%	45%	46%	47%	49%	53%	53%	51%
61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢	56.32¢
58.59¢	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢	53.45¢
2.44¢	3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢	2.87¢
28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢	27.35¢
578	569	553	546	543	514	489	447	422	398
24.04	22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13	14.59	14.60
8:04	8:05	7:56	7:21	7:29	8:00	7:55	8:38	7:59	7:06
132,257	133,243	124,221	121,213	116,116	96,026	89,558	77,556	73,582	70,848
8,948	8,406	7,773	7,376	6,826	5,912	4,987	4,333	4,420	4,308
21,167	20,567	18,232	17,266	17,447	17,138	16,656	16,225	14,351	12,709

Air Canada Destinations





Exploitation

Reçettes passagers*	Reçettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Bénéfice d'exploitation	Dividende	Intérêt	Avoir des actionnaires	Effets et obligations non garanties	Actif total	Fonds de roulement	Margin d'exploitation	Rendement des investissements
---------------------	-------------------------	----------------------	-------------------------	-----------	---------	------------------------	-------------------------------------	-------------	--------------------	-----------------------	-------------------------------

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1974, ainsi que l'état du revenu et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a compris une revue générale des méthodes comptables et les sondages des comptes et des pièces justificatives que nous avons jugées nécessaires en l'occurrence. A notre avis, ces états financiers ont été dressés de manière à présenter fidélement la situation financière de la Société au 31 décembre 1974, ainsi que les résultats de son exploitation et les mouvements de sa trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis, appliqués suivant les mêmes modalités qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons en outre qu'à notre avis, la Société a tenu les livres comp-
tables volus et n'a pas outrepassé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons connaissance.

Ministre des Transports
V. Thériault
Ottawa

Ministre des Transports
Ottawa

Le 15 février 1975

Le 15 février 1975

Comptables agréés

Les autres avantages sociaux qu'offre la Société se sont traduits par l'imputation de \$2 352 000 aux frais d'exploitation de 1974 pour les prestations à venir.

7. Régimes de retraite et autres avantages La Société, conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension, se libère de la dette actuelle contractée au titre de ses régimes de retraite par annuités de \$ 251 000 imputées à l'exploitation. La valeur actuelle de cette dette est de la dette actuelle contractée au titre de ses régimes de retraite par annuités de \$ 251 000 imputées à l'exploitation. La valeur actuelle de cette dette est

7. Régimes de retraite et autres avantages

Provenance des fonds		Affectation des fonds	
1. Principales méthodes compatibles	\$ 75 617	Exploitation	Augmentation de la dette à long terme
La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire, détermine selon les durées utiles suivantes :	58 314	Cession d'immubles et de matériel	Transfert de la dette à long terme
Boeing 747	212 128	Placement	Augmentation de la dette à long terme
Lockheed 1011	1456	1. Principales méthodes compatibles	Augmentation de la dette à long terme
Boeing 727	6 316	2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures	Augmentation de la dette à long terme
DC-8	878	Placements	Cession d'immubles et de matériel
DC-9	814	Dividendes	Frais reportés
Installations et matériel au sol de 5 à 30 ans	151 324	Dividendes	Augmentation (diminution) du fonds
Du point de vue comparable, le matériel volant loué est considéré comme propriedé de la Société.	189 299	Reduction de la dette à long terme	Augmentation (diminution) du fonds
Les frais d'entretien et de préparation sont imputés à l'exploitation à mesure qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.	230 213	Frais reportés	Augmentation (diminution) du fonds
La Société tient compte de la dépréciation des pièces de rechange, en l'inputtant aux frais d'exploitation pendant une durée utile des appareils.	9 605	1. Principales méthodes compatibles	Augmentation (diminution) du fonds
Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareils, en déduction faite de la valeur résiduelle prévue, en l'inputtant aux frais d'exploitation pendant une durée utile des appareils.	1 303	2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures	Augmentation (diminution) du fonds
La Société tient compte de la dépréciation des pièces de rechange, en l'inputtant aux frais d'exploitation pendant une durée utile des appareils.	1 701	Placements	Augmentation (diminution) du fonds
Les frais reportés sont en service de nouveaux types d'appareils.	7 432	Dividendes	Augmentation (diminution) du fonds
Les frais reportés sont en service de nouveaux types d'appareils.	88 950	Dividendes	Fonds de roulement en début d'exercice
Les frais reportés sont en service de nouveaux types d'appareils.	(88 990)	Dividendes	Fonds de roulement en fin d'exercice
Les frais reportés sont en service de nouveaux types d'appareils.	88 950	Dividendes	Fonds de roulement en début d'exercice
Les frais reportés sont en service de nouveaux types d'appareils.	27 065	Dividendes	Fonds de roulement en fin d'exercice
Les frais reportés sont en service de nouveaux types d'appareils.	\$ 27 025	Dividendes	Fonds de roulement en fin d'exercice
Les ventes passagères et fret deviennent des recettes acquises lorsqu'e la transpor a été assuré. Les sommes perçues d'avance sont considérées comme du passif aux immeubles et au matériel est capitalisé et l'intérêt sur le financement des additions majeures compris dans leur prix.	\$ (61 925)	Dividendes	Augmentation (diminution) du fonds
Les ventes passagères et fret deviennent des recettes acquises lorsqu'e la transpor a été assuré. Les sommes perçues d'avance sont considérées comme du passif aux immeubles et au matériel est capitalisé et l'intérêt sur le financement des additions majeures compris dans leur prix.	1974	Dividendes	Augmentation (diminution) du fonds
2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures	1973	Dividendes	Augmentation (diminution) du fonds

Au nom du Conseil d'administration
Yves Pratte
Pierre Taschereau

\$1 167 947

995 893

Actif	
Actif à court terme	Encaisse et placements à court terme
\$ 4 155	101 510
127 290	36 359
44 335	2 467
Comptes à recevoir	Pièces de rechange, matériau et fournitures
\$ 38 768	101 510
1974	1973
Actif à court terme	Comptes à recevoir
\$ 1 167 947	1 167 947
1974	1973
14 850	2 611
Impôt sur le revenu reporté	Frais payés d'avance
227 710	154 923
Total de l'actif à court terme	Participations et avances — valeur d'achat
8 427	8 583
Immublés et matériel	Participations et avances — valeur d'achat
926 083	826 737
Frais reportés	Immublés et matériel
5 727	5 650

Etat du revenu et des bénéfices non reportés

exercice clos le 31 décembre

Reçus et dépenses		Frais d'exploitation		Charges diverses (revenus)	
Passagers	\$708 342	Fret et messageries	69 137	Frais de vol	151 673
76 840	20 424	20 424	17 839	Entrées	103 485
69 137	23 414	23 414	25 742	Service	82 875
16 393	19 562	19 562	25 742	Service	109 875
98 050	848 582	848 582	76 182	Vente et promotion	94 199
69 137	93 903	93 903	33 368	Frais généraux et administratifs	33 368
16 393	110 694	110 694	46 148	Detrimentation et dépréciation et désuétude	46 148
98 050	132 245	132 245	76 182	Total	651 657
69 137	93 292	93 292	33 368	Intérêt sur la dette	38 912
16 393	112 245	112 245	46 148	Intérêt sur capitaile	(3 602)
98 050	226 199	226 199	76 182	Autres	494 562
69 137	46 396	46 396	33 368	Perre sur cession d'éléments d'actif	34 375
16 393	33 856	33 856	46 396	Impôt sur le revenu reporté —	(18 669)
98 050	12 018	12 018	12 018	(Perre) bénéfice avant impôt sur le revenu	(9 225)
69 137	5 895	5 895	5 895	(Récupération) provision	(9 444)
16 393	42 592	42 592	42 592	Bénéfices non reportés	6 123
98 050	48 522	48 522	48 522	Solde en début d'exercice	42 599
69 137	(200)	(200)	(200)	Dividende	\$ 48 522
16 393	39 097	39 097	39 097	Solde en fin d'exercice	\$ 39 097

Dans les circonstances présentes, Air Canada limitera autant que possible les hausses tarifaires, en sachant très bien que l'augmentation constante du prix du transport aérien risque d'avoir l'effet contraire à celui recherché. En particulier, la Société s'appliquera à ce que les tarifs intérieurs restent parmi les plus bas du monde. Cependant, à mesure qu'au Canada ces dernières correspondront fixer de nouveaux tarifs, il faudra qu'il deviendra nécessaire de davantage aux frais d'exploitation réels. En effet, les prix des déplacements sur courtes distances sont beaucoup trop bas par rapport aux prix de revient. Il n'est pas normal que les usagers des services long-courriers subventionnent indûment les passagers des lignes court-courriers.

En dépit de l'incertitude des perspectives économiques, Air Canada appuiera en 1975 de nouvelles améliorations dans de nombreux secteurs. La flotte s'enrichira de neut Boeing 727 et d'un Boeing 747 mixte. On prévoit des desserte nettement améliorées à l'intérieur des Prairies, des horaires plus satisfaisants entre Ottawa et l'Ouest et une capacité accrue entre les régions du centre et les provinces de l'Atlantique. Air Canada inaugura un service à Dallas-Houston, ainsi qu'une ligne sur Caracas, première escale d'Air Canada en Amérique du Sud.

Au cours du prochain exercice, Air Canada continuera de faire appel aux sources de financement canadiennes privées. En 1974, elle s'est déjà procuré plus de \$38 millions par des opérations de crédit-bail auprès de financiers et de compagnies de finance nationaux. En 1975, la Société développera d'autres méthodes de financement par des capitaux privés canadiens, tout comme elle cherchera davantage à utiliser la formule du crédit-bail.

La double mission de la Compagnie reste d'assurer un transport aérien de qualité au plus bas prix possible et de promouvoir les intérêts du Canada tant à l'intérieur qu'à l'étranger. Pour atteindre ces objectifs, elle continuera de compter sur la grande compétence technique et administrative dont son personnel a fait preuve par le passé.

Yves Pratte
Le 27 mars 1975.
/ / - A. W. .

Au nom du Conseil d'administration,
le président du Conseil,





Personnel

Au 31 décembre, les effectifs d'Air Canada comprenaient 21 167 personnes, soit une augmentation de 3%. Au cours d'une année pour le moins difficile pour l'industrie du transport aérien, le personnel s'est comporte de façon remarquable. À tous les niveaux, il s'est attaché à accroître la productivité et à lutter contre la hausse des coûts. Ce sont d'abord ces efforts conjugués qui ont valu à Air Canada une stabilité relative au moment où de nombreuses compagnies se trouvaient dans une situation très grave.

Selon un processus gradué de développement des aptitudes à diriger et d'elaboration des méthodes de gestion les plus modernes, on a lancé un vaste programme de formation professionnelle à l'intention de tout le personnel d'encadrement. Ce programme augmente les connaissances et les compétences dont disposera l'entreprise et qui lui sont nécessaires pour demeurer efficace.

La Société a signé de nouvelles conventions collectives avec deux importants syndicats, ACETA (CALEA) et CALPA.

La promotion des deux langues officielles a été assurée par un programme de bilinguisme conforme aux principes déjà établis dans la politique générale de la Compagnie. Au nombre des réalisations figure la détermination des exigences linguistiques pour tous les postes de cadres et d'employés de la compagnie. Les deux langues officielles ont été adoptées par la direction et le personnel des aires de trafic ainsi que certains agents de la maintenance en plus d'autres.

Signalets pour terminer que les agents passagers, les agents d'escorte, les agents d'entretien et les agents de bord sont responsables de l'application des nouvelles régulations de sécurité. Ces dernières ont été établies pour assurer la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

En tant que société d'Etat, Air Canada a le devoir d'assurer un service aérien complet sur une base nationale et de contribuer à l'unité du pays. Mais elle est aussi une des principales compagnies aériennes du monde. Elle doit donc se soucier de la rentabilité et de l'exploitation et gérer saufement pour que l'efficacité et l'emploi adéquat des ressources lui permettent de faire face à la concurrence.

La compagnie a annoncé, à l'instar de 1974, son intention de faire face à la concurrence. À la fin de l'année 1974, Air Canada continuera de subir les graves effets de l'inflation nomiale mondiale.

Simultanément, Air Canada continuera de faire évoluer ses structures de l'exploitation et de la maintenance. Le prix des carburants d'avion restera un des soucis majeurs.

Ce n'est pas la première fois que l'industrie du transport aérien doit surmonter des obstacles. Cette fois-ci, il sagit de l'incertitude qui pese sur l'économie. Pour sa part, Air Canada fera face à la situation par une politique de commerce et de la montée des coûts dans tous les secteurs de l'exploitation. Le prix de la main-d'œuvre et de la main-d'œuvre sont inévitables. Cette politique tient compte du fait que même si des augmentations sont inévitables, les tarifs claironnent adaptées à l'évolution des désirs de la clientèle. Cette politique tient compte du fait que même si des augmentations sont inévitables, les tarifs aériens doivent être tenus au niveau le plus bas.

Pour franchir ce cap difficile, la Société devra trouver de nouveaux moyens pour accroître ses débouchés tout en énergisant des gains de productivité que n'apporte plus l'innovation technique.

Air Canada a toujours lutté pour que les tarifs, tant intérieurs qu'inter-

Perspectives

En tant que société d'Etat, Air Canada a le devoir d'assurer un service aérien complet sur une base nationale et de contribuer à l'unité du pays. Mais elle est aussi une des principales compagnies aériennes du monde. Elle doit donc se soucier de la rentabilité et de l'exploitation et gérer saufement pour que l'efficacité et l'emploi adéquat des ressources lui permettent de faire face à la concurrence.

La compagnie a annoncé, à l'instar de 1974, son intention de faire face à la concurrence. À la fin de l'année 1974, Air Canada continuera de subir les graves effets de l'inflation nomiale mondiale.

Simultanément, Air Canada continuera de faire évoluer ses structures de l'exploitation et de la maintenance. Le prix des carburants d'avion restera un des soucis majeurs.

Ce n'est pas la première fois que l'industrie du transport aérien doit surmonter des obstacles. Cette fois-ci, il sagit de l'incertitude qui pese sur l'économie. Pour sa part, Air Canada fera face à la situation par une politique de commerce et de la montée des coûts dans tous les secteurs de l'exploitation. Le prix de la main-d'œuvre et de la main-d'œuvre sont inévitables. Cette politique tient compte du fait que même si des augmentations sont inévitables, les tarifs aériens doivent être tenus au niveau le plus bas.

Pour franchir ce cap difficile, la Société devra trouver de nouveaux moyens pour accroître ses débouchés tout en énergisant des gains de productivité que n'apporte plus l'innovation technique.

Air Canada a toujours lutté pour que les tarifs, tant intérieurs qu'inter-



Enfin, d'exercice, la flotte d'Air Canada se composeait de 111 appareils : 5 Boeing 747, 10 Lockheed 1011, 38 Douglas DC-8, 5 Boeing 727 et 53 Douglas DC-9. En outre, deux L-1011 ont été loués pour la période de pointe estivale. Les Vickers Viscount ont été retenus du service au cours de l'année. En prévision de l'ouverture du nouvel aéroport international Mirabel, un groupe d'étude d'Air Canada a entrepris la coordination des projets d'installations et de travaux concernant la compagnie. La planification couvre notamment la construction d'une aérogare de fret de \$14 millions par la Société Matac Cargo Limitée, entreprise conjointe d'Air Canada et de Marathon Aviation. TerminaLs Limited. On a aussi commencé à construire un bâtiment polyvalent qui doit abriter les opérations d'escalier, l'équipement au sol, le commissariat et les magasins. Air Canada a superposé, au nom de tous les transporteurs qui desserviront Mirabel, l'installation d'un oléoréservoir évalué à \$15 millions. La compagnie a annoncé son intention de construire un nouveau hangar de maintenance en ligne à Winnipeg. Ces installations doivent être terminées vers la fin de 1976.

Flotte et installations

ret

A vertical photograph of the Golden Gate Bridge, viewed from a low angle looking up at the towers and cables against a bright sky. The bridge's iconic towers and suspension cables are visible, with the towers appearing dark against the light sky. The perspective is looking upwards, emphasizing the height of the bridge.

Une des filiales d'Air Canada, la Société Airtransit Canada, a exploré les intérêssantes possibilités des liaisons aériennes entre centres-villes par Ottawa et Montréal à titre lancé sous les auspices du gouvernement canadien pour démontrer la viabilité de l'exploitation des ADAC dans les régions urbaines. Mariant en œuvre des Twin Otter modifiés spécialement et des moyens techniques auxiliaires de pointe, Airtransit a assuré un service à Air Canada à conséquence sa position d'avant-garde. Elle a commandé à Univac le nouveau système permettra à la Compagnie d'entreprendre les services de l'ensemble ReserVec II implanté à Toronto. Outre son utilité pour Air Canada, le démontrera en date de ces clients, faisant suite à Pacific Western Airlines et Eastern Provincial Airways. Poursuivant un projet pilote lancé en 1973, Air Canada a établi l'utilisation de ses services de réservation électronique aux agents de voyage du Canada en mettant à leur disposition, moyennant commission, ses postes de ReserVec II. Par ailleurs, la Compagnie a commandé à Honeywell Information Systems, de Toronto, des ordinateurs d'une valeur de \$10 millions destinés à remplacer le matériel informatique de ses centres de Winnipieg et de Dorval, dont la capacité maximale est déjà atteinte.

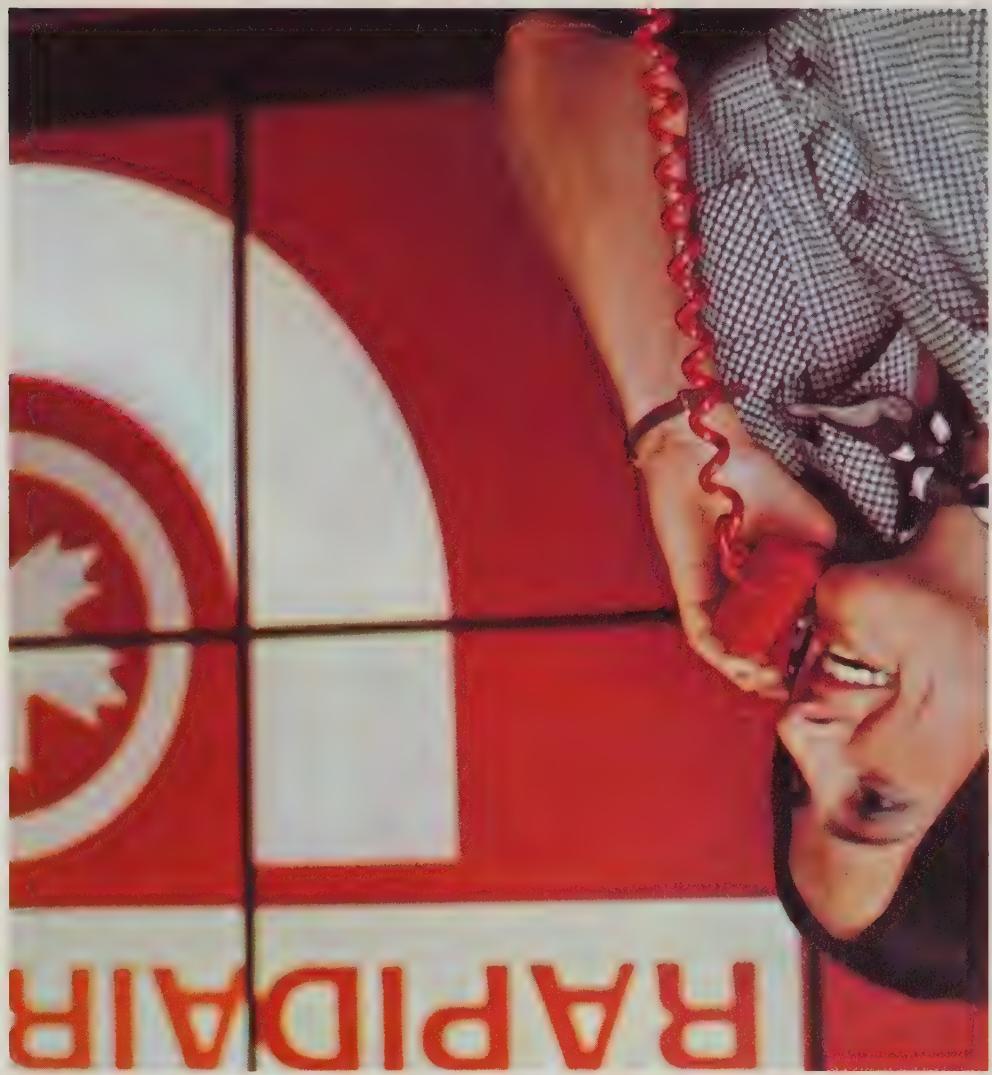
Par le truchement de la CANAC Consultants Limited, Air Canada et les Chemins de fer Nationaux ont continué à fournir des services de gestion et de

Nouvelles orientations

Les tarifs transatlantiques ont augmenté sensiblement, sous l'effet de l'inflation et surtout de la montée en flèche du prix des carburants. On a d'abord enregistré une hausse d'environ 13% au début de l'année, puis une autre de 5% à partir du 1^{er} août appliquée uniquement au trafic en provenance de l'Europe. Elles ont été suivies en novembre d'une nouvelle augmentation, de 10 à 20% suivant le genre de tarif, rendue nécessaire par des hausses supplémentaires du prix du carburant. Lors des conférences internationales sur les tarifs, Air Canada s'est déclarée favorable au tarif APEX (excursion avec achat anticipé), qui est plus bas, mais ce dernier n'entrera malheureusement en vigueur que dans le courant de 1975. En décembre ont pris fin les négociations menées avec Waradir Canada limité dans le but de s'assurer une participation minoritaire dans cette entreprise d'affrètement. Les termes de la conclusion d'un accord mutuellement acceptable, économique ont empêché la conclusion d'un instabilité de la situation entre les deux compagnies de Montréal de 1976, tous les appareils de la Compagnie Air Canada ayant été choisis comme l'un des transporteurs officiels des Jeux olympiques de Montréal de 1976, en arborant maintenant l'emblème.

La situation d'Air Canada chargeait des arrêtés de vacances Econair Canada. Limitee, a été rebaptisée Venturex Limitee. Elle comprend maintenant deux divisions pour mieux penetrer le marché. La division Economie à s'occuper des affrétements, tandis que Canaplan organise les circuits personnales de groupes, principalement pour la clientèle européenne venant au Canada.









Marchés internationaux

Sur le réseau international d'Air Canada, la croissance du trafic a faibli sous l'effet des difficultés économiques que traverse le monde. La Compagnie a transporté 2,6 millions de passagers sur ce réseau, c'est-à-dire 11 % de plus que l'an dernier. Le nombre des passagers-milles sur les lignes transatlantiques a atteint 2,471 milliards, en augmentation de 5%, le trafic sur les liaisons meridionales, les passagers-milles payants ont progressé de 9%, et Royaume-Uni étant un peu plus que celui du reste de l'Europe. Sur les liaisons transatlantiques, les lignes des États-Unis, la croissance a été de 12%. La desserte de Munich, inaugurée en juin, a constitué le premier appui au réseau international de la Compagnie depuis 1970. Née des nouvelles dispositions de l'accord entre le Canada et l'Allemagne de l'Ouest, cette liaison, effectuée au départ de Toronto, a été assurée par trois vols hebdomadaires en été et deux en hiver.

Les États-Unis, la Compagnie a inauguré le 1^{er} décembre les trois nouvelles liaisons transfrontalières suivantes : Edmonton-Calgary-San Francisco-Calgary-Winnipeg-New York et Québec-New York. En outre, onze autres lignes seront progressivement ouvertes entre les deux pays au cours des années à venir.

La mise en œuvre des nouvelles dessertes sera effectuée de concert avec les organismes et entreprises canadiennes établies longtemps dans les deux pays afin d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs le maximum de commodité et un service de haute qualité.

Sur les lignes meridionales, on a enregistré le succès toujours croissant de la formule des « 14 soleils ». Les voyages à forfait ont également connu une forte progression, et Air Canada s'est assuré une part importante d'un marché de la formule des « 14 soleils ».

Marchés internationaux

La relation Montréal-Toronto a fait l'objet d'une amélioration importante, depuis octobre dernier, avec l'apparition des premiers tréteaux Boeing 727. Les cinq appareils livrés à la Compagnie en 1974 ont été affectés à Rapidair en version classe unique de 144 places. A raison d'un départ à chaque heure et d'appuyés au besoin par des DC-9, les B-727 ont permis d'assurer une meilleure ponctualité et d'offrir un plus grand nombre de places sous la poussée infiltrante, pour la première fois depuis 1971, Air Canada a du hausser ses tarifs infiltrants en moyenne de 10.5% en février et de 9.5% en juillet. Cependant, les tarifs réduits de basse saison ont été maintenus sur les vols long et court-courriers, de même que les tarifs jeunesse selon disponibilités et à l'ensemble des vols et du trafic de saison. Malgré ces augmentations, les efforts conjugués de l'ensemble du personnel se sont traduits par des progrès spectaculaires. Les résultats d'Air Canada dans ces domaines ont été parmi les meilleurs de l'industrie.

Aux chapitres de la ponctualité des vols et du traitement des bagages, les compagnies de l'ensemble du pays ont fait preuve d'une grande créativité. Mis à l'essai à Toronto, Montréal et Vancouver, le nouveau système de billetterie automatique, utilisant une imprimante rapide reliée aux terminaux de réservations, a réduit de façon marquée l'attente des passagers.

A la demande du public, la section non-fumeurs occupe maintenant, dans tous les appareils, environ la moitié du total des places. Il s'agit de la partie la plus importante de la classe économique des DC-8, DC-9 et B-727 et de cabines entières dans les avions à fuselage large.



La capacité a été accrue sur plusieurs lignes court-courtes grâce au remplacement des dernières Viscount par des DC-9, plus spacieux. Cela met fin à une période de l'histoire de l'aviation commerciale en Amérique du Nord. En 1955 en effet, lorsqu'elle mit le Viscount en service, Air Canada fut le premier transporteur du continent à exploiter des appareils à turbine. Au total, sans échelle sur les relations Regina-Toronto, Edmonton-Regina et Saskatoon-Toronto. Dans l'est du Canada, une troisième liaison quotidienne sans échelle entre Halifax et Toronto a été ajoutée à l'horaire d'hiver. Pour ce qui touche l'Ouest, ont été ajoutées sans échelle Regina-Vancouver, Saskatoon-Vancouver, Calgary-Montreal et Vancouver-Montréal.



Les intérêts de la dette à long terme ont augmenté de \$16.5 millions, soit 42%, dont environ \$5.3 millions attribuables à la hausse des taux et le reste à de nouvelles opérations de financement à long terme. L'actif total de la Société, en programmes de \$172 millions ou 17%, s'est élevé à \$1.168 million. En fin d'exercice, la valeur des immeubles et du matériel se chiffrait à \$926 millions après déduction de la dépréciation accumulée. Les nouvelles immobilisations ont atteint \$189 millions, y compris les versements sur le prix des immobilisations et la capitalisation de trois appareils loués selon la formule du crédit-bail.

Si le rapport dette/avoir des actionnaires avait été de 60/40, les charges d'intérêt de l'exercice auraient été réduites de quelque \$20 millions.

La dette financière a augmenté de \$172 millions ou 17%, s'est élevée à

à \$27 millions à la fin de 1974. L'augmentation de la dette à long terme due à la dette bancaire a diminué de \$67 millions, le fonds de roulement, qui étais à \$62 millions au terme de l'exercice 1973, devenant positif

que la dette bancaire a diminué de \$203 millions alors que la dette à long terme s'est accrue de \$203 millions alors

comprend \$33 millions en prêts supplémentaires de l'Eximbank, \$38 millions obtenus par des opérations de crédit-bail sur des appareils et \$140 millions prêtés par l'Etat au titre de la loi de finance et de garantie.

L'avarice des actionnaires s'est élevée en fin d'exercice à \$44 millions. Le rapport dette/avoir des actionnaires de la Société est passé à 95/5 comparativement à 93/7 en 1973.

Le trafic intérieur passagers a progressé quelque peu, ce qui témoigne de la relative solidité de l'économie canadienne. Toutefois, le taux de croissance s'est mis à baïsser au cours des quatre derniers mois de l'exercice.

Au cours de l'année, la Compagnie a continué d'étendre et de perfectionner ses services : elle a créé de nouvelles lignes, accro la capacité offerte aux passagers et agrandi sa flotte. Elle a en outre augmenté le nombre des liaisons sans échelle entre les grandes villes du Canada. Ainsi, le vol sans échelle Toronto-Québec a été ajouté à l'horaire de toute l'année en raison de son succès.

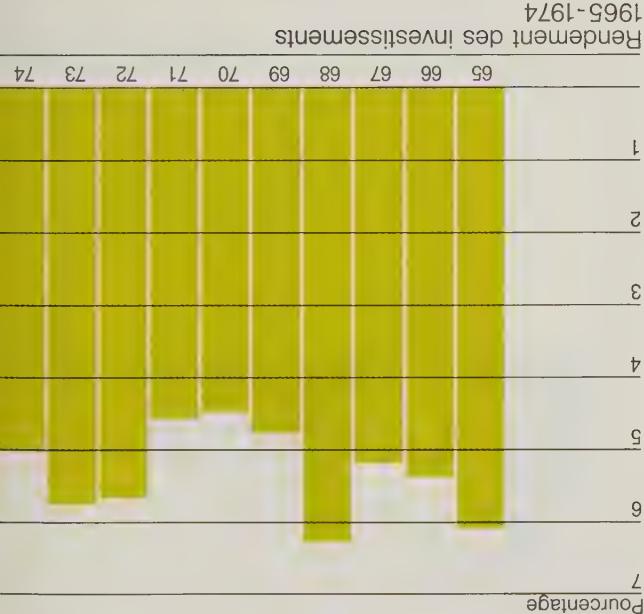
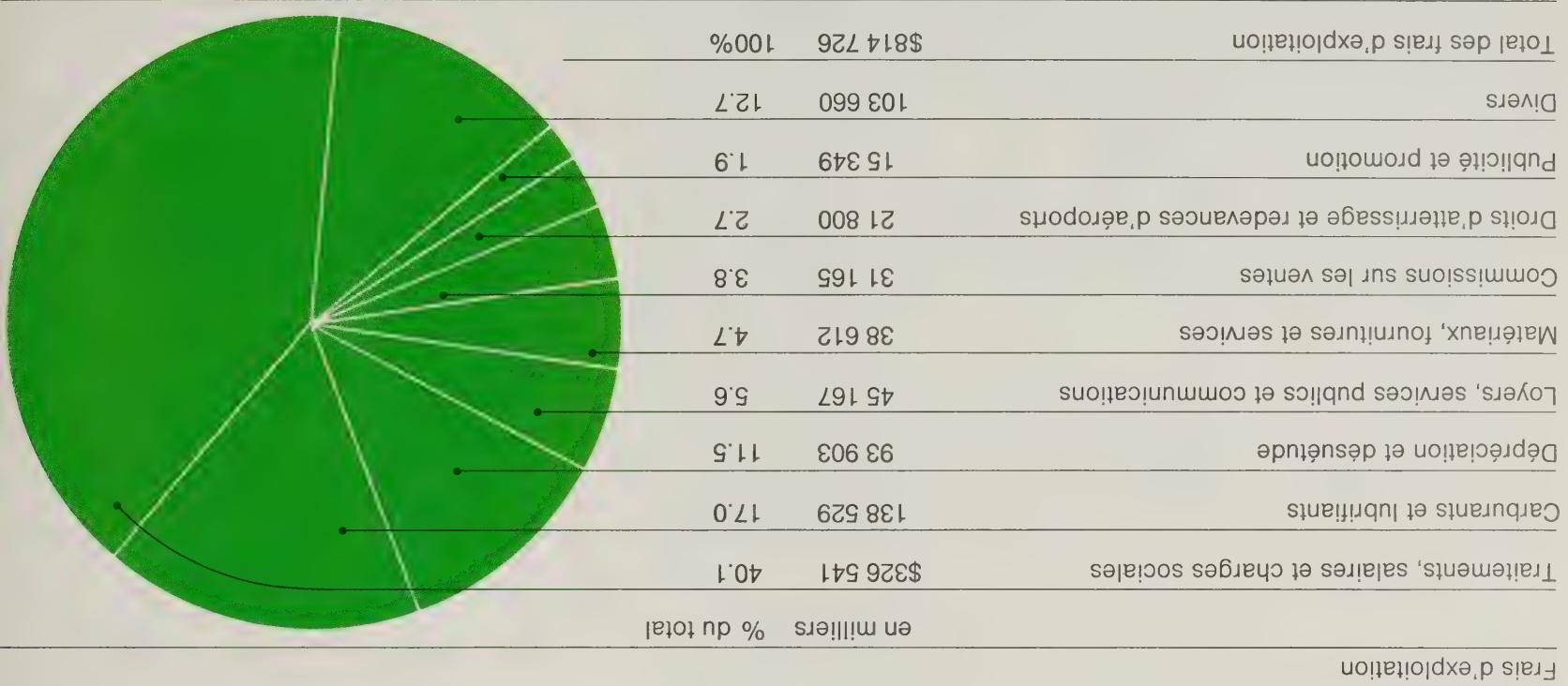
Plusieurs autres vols, jusque-là réservés à la période de l'estivale, ont également été inclus dans l'horaire d'hiver. Pour ce qui touche l'Ouest, ont été ajoutées sans échelle Regina-Vancouver, Saskatoon-Vancouver, Calgary-Montreal et Vancouver-Montréal.

Dans l'est du Canada, une troisième liaison quotidienne sans échelle entre Halifax et Toronto a été ajoutée à l'horaire d'hiver. Pour ce qui touche l'Ouest, ont été ajoutées sans échelle Regina-Vancouver, Saskatoon-Vancouver, Calgary-Montreal et Vancouver-Montréal.

On a augmenté les fréquences par la création d'un second vol quotidien sans échelle sur les relations Regina-Toronto, Edmonton-Regina et Saskatoon-Toronto.

Dans l'est du Canada, une troisième liaison quotidienne sans échelle entre Halifax et Toronto a été ajoutée à l'horaire d'hiver. Pour ce qui touche l'Ouest, ont été ajoutées sans échelle Regina-Vancouver, Saskatoon-Vancouver, Calgary-Montreal et Vancouver-Montréal.

La capacité a été accrue sur plusieurs lignes court-courtes grâce au remplacement des dernières Viscount par des DC-9, plus spacieux. Cela met fin à une période de l'histoire de l'aviation commerciale en Amérique du Nord. En 1955 en effet, lorsqu'elle mit le Viscount en service, Air Canada fut le premier transporteur du continent à exploiter des appareils à turbine. Au total,



3

Conseil d'administration — Direction	3-14
Rapport du Conseil d'administration	15
Etat du revenu et des bénéfices non répartis	16-17
Bilan	18
Évolution de la situation financière	18
Notes explicatives	18
Principales statistiques des dix dernières années	20-21
Éscaliers d'Air Canada	22



Rapport annuel 1974

AIR
CANADA

